

導入機能④ 交通結節機能

交通結節機能として、現在配置されているロータリー及び駐車場、駐輪場、周辺道路について、それぞれの現況・課題と整備方針を整理する。

A. ロータリー

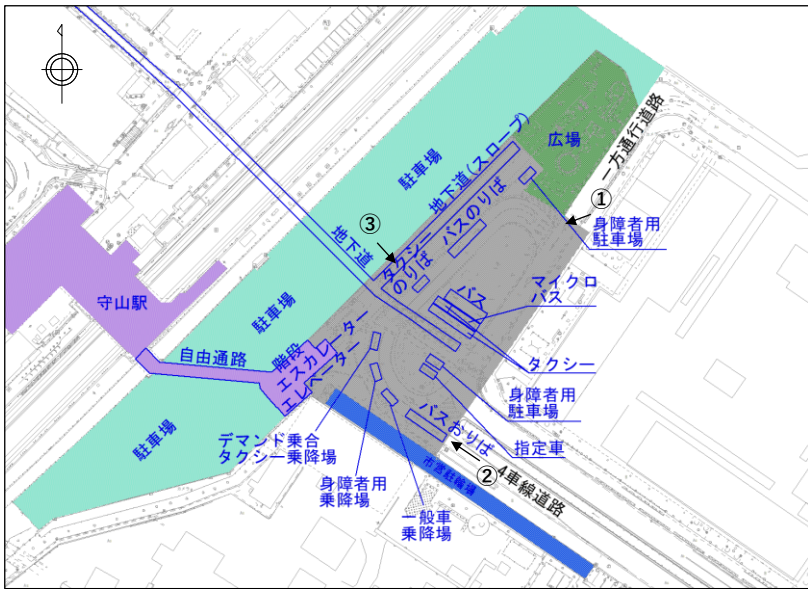
(1) ロータリーの現況・課題

- ・東口ロータリーには一般車、身障者用、タクシー、バス等の車両ごとに乗降場やプール、駐車場が整備されている。現状としては、路線バスの発着は少なく、利用状況を踏まえると、ゆとりのあるロータリーとなっている。

《現況・課題》

- ・朝夕の通勤・通学の時間帯は企業送迎バスも含めて、ロータリーでの駐停車が多い。
- ・一般車両の乗降場や駐車場を希望される意見もある。
- ・西口に比べると、ロータリーでの乗り降りや通行はしやすい。
- ・乗降場(身障者用等)の位置が悪く、停車しづらい。
- ・路面表示や案内板など、利用者ファーストの視点でつくられていない。

■ロータリーの施設配置現況図



■ロータリーの交通機能及び施設

機能・施設	概要
乗降場	・一般車(1台) ・身障者用(1台) ・タクシー(2台) ・路線バス及びコミュニティバス(2台)
プール	・タクシー(3台) ・大型バス(1台) ・マイクロバス(1台)
専用駐車場	・身障者用(2台) ・指定車(1台)

①ロータリー出口付近



②バス乗降場付近



③バス・タクシープール付近



(2) ロータリーの整備方針

現在のロータリーについては、必要な機能は充足しており、利用実態等を踏まえると、ややゆとりある状況となっている。東口再整備においては、更なる交通利便性の向上に向けて、交通施設の再配置を行うとともに、すべての人が快適かつ安全に利用できるロータリーの整備を行う。

a) 利便性向上に向けた交通施設の再配置

- ・現在のロータリーに配置されているバスやタクシーの乗降場及びプール・身障者用乗降場・自家用車の乗降場・駐車場等の役割及び規模を再検討した上で、利便性向上に向けて、必要な交通施設を再配置し、ロータリーの最適化を図る。

b) ユニバーサルデザインを踏まえた安全・快適性の高い歩行空間等の確保

- ・歩道の整備やエスカレーター・エレベーターの設置等を行い、高齢者や障害のある方、ベビーカーを使用する方など、誰もが安全・快適にロータリーを利用できる歩行空間等を確保する。

c) 誰もが分かりやすいサイン表示の設置

- ・駅からバス・タクシーへの乗り継ぎなどにおいて、市民はもちろんのこと、市外や外国の方たちにも分かりやすい誘導サインや案内サインを設置する。

(3) ロータリーの施設台数

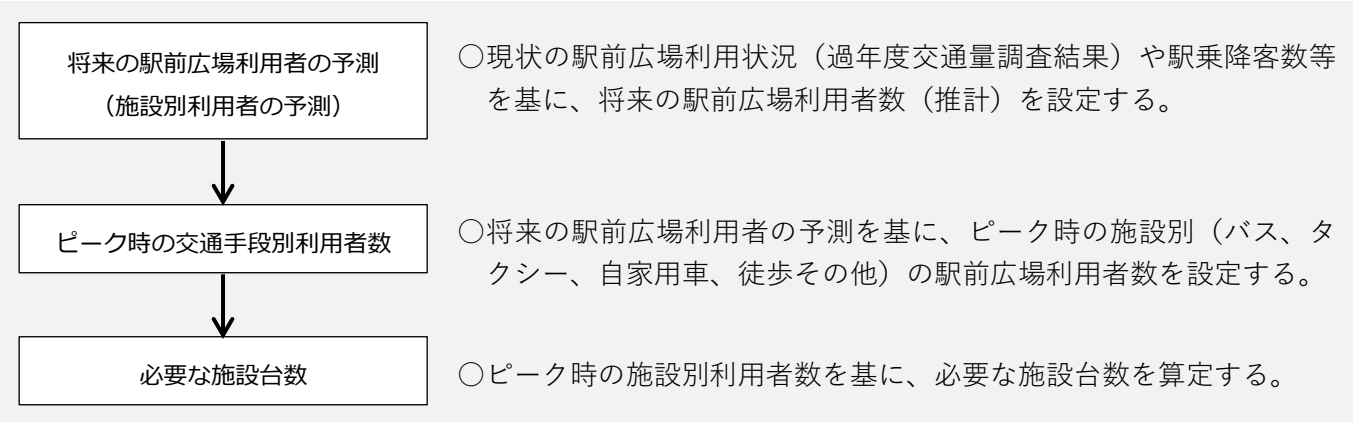
- ・『駅前広場計画指針（国土交通省監修）』を参考に、ロータリーの施設台数を設定する。

《設定の手順》

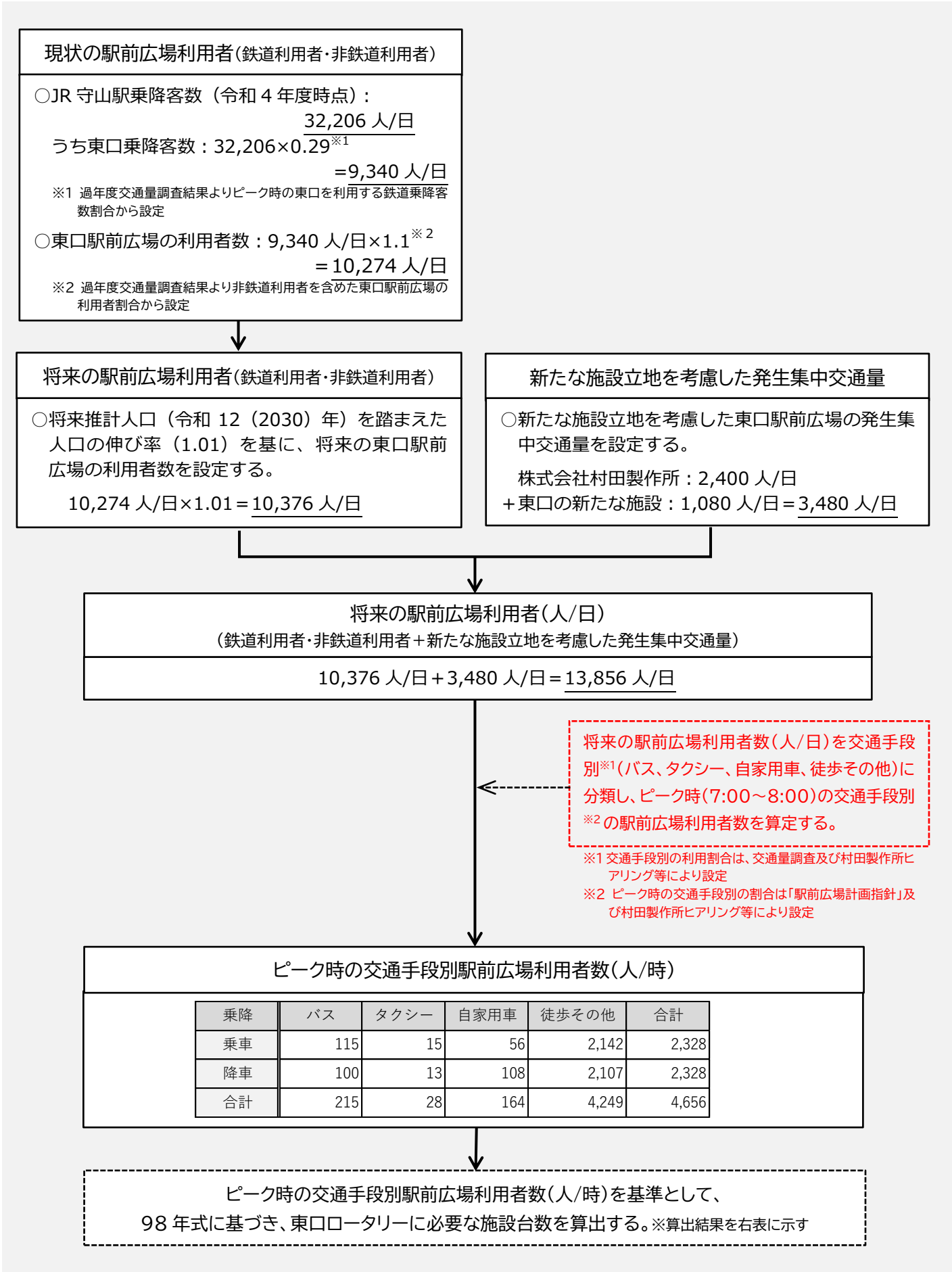
- ① 『駅前広場計画指針（国土交通省監修）』に示された駅前広場面積算定方法（98 年式）に基づき、JR 守山駅の将来乗降客数と、株式会社村田製作所の研究開発拠点施設「守山イノベーションセンター」整備及び東口における新たな施設の立地に起因するロータリー利用者の増加数を基に、必要な施設台数を算定する。なお、必要な施設台数の算定における将来推計年次は令和 12（2030）年と設定する。
- ② 98 年式により算定された必要な施設台数を基に、現状の利用状況（過年度交通量調査結果）や新たな施設の立地による影響等を踏まえて、計画施設台数を設定する。

① 98 年式による必要な施設台数の算定

1) 算定フロー



2) 駅前広場利用者の予測及び必要な施設台数



【ロータリーの施設台数】

交通施設		現況の施設台数	98 年式による必要な施設台数
バス	乗車場	1 台	1 台
	降車場	1 台	1 台
	プール	2 台 マイクロバス 1 台、大型バス 1 台	1 台
タクシー	乗車場	1 台	1 台
	降車場	1 台	1 台
	プール	3 台	2 台
一般車	身障者用	1 台	1 台
	一般車乗降場	1 台	3 台
専用駐車場	身障者用	2 台	1 台
	指定車	1 台	1 台

- ② 実態調査等を踏まえた施設台数の調整
- ・ 98 年式により算定された必要な施設台数を基に、現状や過年度交通量調査結果、新たな施設の立地による影響等を踏まえて、施設台数の調整を行う。

- (a) バスパール
- ・ バスパールの必要な台数は 1 台であり、現況の台数 (2 台) よりも 1 台少ない。
 - ・ 現況台数や新たな施設の立地状況を考慮して、バスパールについては「1~2 台」とする。
- (b) タクシープール
- ・ タクシープールの必要な台数は 2 台であり、現況の台数 (3 台) よりも 1 台少ない。
 - ・ 現況台数や新たな施設の立地状況を考慮して、タクシープールについては「2~3 台」とする。
- (c) 一般車乗降場
- ・ 一般車乗降場の必要な台数は 3 台である。
 - ・ 現況の一般車乗降場については、1 台設置があるものの、利用が多い時間帯では、周辺道路等を利用し、複数台の車両が停車している状況である。
 - ・ 必要台数や現況台数を踏まえ、一般車乗降場については、「1~3 台」とする。
- また、ロータリー内だけでなく、周辺道路や駐車場を活用して確保することも考えられる。
- (d) 身障者用駐車場
- ・ 身障者用駐車場の必要な台数 1 台であり、現況の台数 (2 台) よりも 1 台少ない。
 - ・ 現況の身障者用駐車場については、2 台同時に駐車している場面は少ないものの、ユニバーサル社会の推進に向けて、身障者用駐車場については「1~2 台」とする。

以上の実態調査等を踏まえた調整により、再整備を行うロータリーの施設台数は以下のとおりとなる。

交通施設		現況の施設台数	計画施設台数
バス	乗車場	1 台	1 台
	降車場	1 台	1 台
	プール	2 台 マイクロバス 1 台、大型バス 1 台	1～2 台
タクシー	乗車場	1 台	1 台
	降車場	1 台	1 台
	プール	3 台	2～3 台
一般車	身障者用	1 台	1 台
	一般車乗降場	1 台	1～3 台
専用駐車 場	身障者用	2 台	1～2 台
	指定車	1 台	1 台

(4) ロータリーの想定面積

上記の計画施設台数を基準として、98 年式による駅前広場面積算定方法を用いて、ロータリーの想定面積を算定した。

98 年式の算出によるロータリー想定面積	約 2,400～2,800 m ²
現在のロータリー面積	約 3,000 m ²

算出されたロータリー想定面積をみると、現在のロータリー面積よりも約 1 割～2 割程度小さくなっており、現在よりも規模を縮小しても上記で示した計画施設台数を配置することは可能である。

ただし、新たに整備するロータリーに必要な面積は、98 年式の算出によるロータリーの想定面積のみで判断するのではなく、今後取りまとめていく導入機能や土地利用ゾーニングなどを踏まえながら、地域の実情に応じた計画施設台数が確保されているか等、総合的な視点をもって設定する必要がある。

B. 駐車場

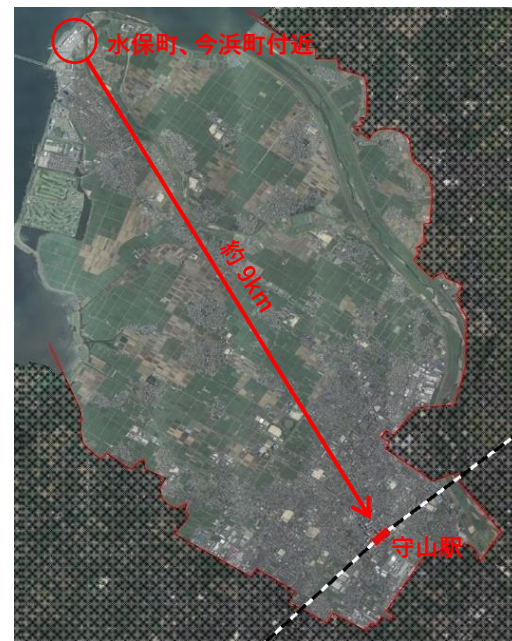
(1) 駐車場の現況・課題

- ・現在、守山駅に隣接して駐車場（コインパーキング）があり、比較的稼働率が高い。
- ・市民・駅利用者のアンケート調査をみると、東口利用者の東口駅前広場までの交通手段は「徒歩」が45%と最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）」が22%、「自転車」が13%、「自家用車（家族などの送迎）」が6%となっている。このうち、「自家用車（自分で運転）」と回答した方の居住地は、市内・市外（栗東市・野洲市）の駅東側が多いが、駅西側も一定数ある。
- ・「駐車場の拡張」を求める方は東口利用者の約4割となっている。
- ・移動手段として自家用車から徒歩・自転車の転換を図るために、駅に徒歩や自転車で行きやすい環境づくりを求める意見もある。
- ・JR 守山駅は守山市の南東に位置し、JR 守山駅から市内居住地の最長直線距離は約9kmである。自家用車から自転車利用への転換が期待される距離の目安は、国土交通省の資料によると5km未満※（所要時間20分程度）と示されており、JR 守山駅から市内居住地の最長直線距離を勘案すると、自転車利用への転換が困難な居住地もある。

■東口駐車場（コインパーキング）

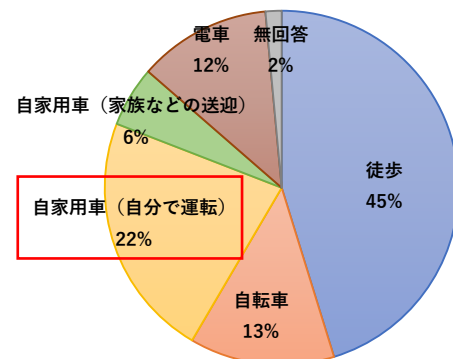


■守山駅から市内最長居住地（水保町、今浜町付近）までの目安距離

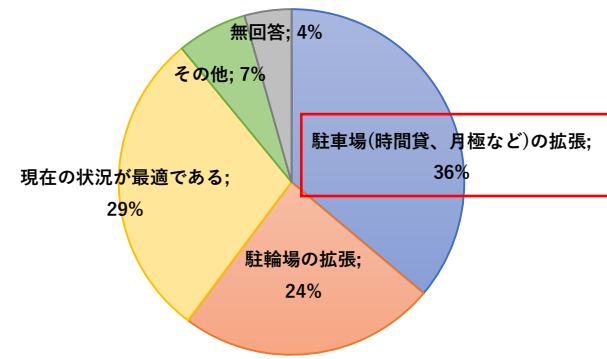


■市民・駅利用者アンケート調査結果

●東口駅前広場までの主な交通手段（東口利用者のみ）



●東口周辺を利用しやすくするために、どのような整備をすればよいか（東口利用者のみ）



(2) 駐車場の整備方針

現在の駐車場については、高い稼働率となっており、多くの人に利用されているだけでなく、アンケート調査において、拡張を求める声が一定数存在する等、将来的にも必要となる施設である。

ただし、自家用車から徒歩・自転車への転換など、今後の時代潮流を見据えるなか、必要となる台数を適切に算出するとともに、すべての人にとって使いやすい駐車場を整備します。

a) 最適な必要台数が確保された駐車場

- ・地域の特性や需要を踏まえて、最適な必要台数が確保された駐車場を整備する。
- ・土地の有効活用を図るために、少ない面積で数多くの駐車台数を確保できる整備手法を選定する。

b) 誰もが使いやすい駐車場

- ・自家用車による駅へのアクセス向上を図るため、駅に近接した駐車場の整備や、駐車場内にキス・アンド・ライド用の乗降場を設置するなど、誰もが使いやすい駐車場を整備する。

c) 民間活力の活用などによる効率的な整備

- ・民間活力の積極的な導入を図り、複合商業機能と合わせて整備するなど、効率的・効果的な整備を行う。

(3) 駐車場の計画台数の設定

《駐車場の計画台数設定の考え方》

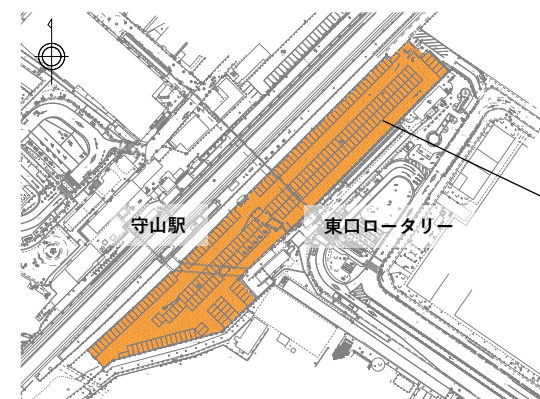
- ① 現在の東口駐車場（NPC 守山駅東口駐車場）の利用状況
⇒192 台/収容台数 241 台（稼働率：80%）※下図参照
- ② 将来の東口駐車場の必要台数（推計）
 - (a) 将来人口（伸び率）を考慮した駐車場の必要台数
⇒194 台 ※192 台×1.01（将来人口の伸び率）
 - (b) 東口再整備における複合商業施設の立地に伴う駐車場の必要台数
⇒約 30 台 ※国土交通省 附置義務制度に基づき設定

- ・以上を踏まえて、東口に新たに整備する駐車場の必要台数は約 220 台と設定する。

※ 留意する点

- ・駐車場の計画台数については、自家用車から公共交通機関や徒歩・自転車への利用転換が推進されていることや、シェアリングエコノミーサービスなどの新たな駐車場確保の手法が広がっていることを踏まえ、実施段階において、駐車場台数を減らすことを検討していく必要がある。

<参考>東口駐車場（NPC 守山駅東口駐車場）の利用状況（令和6年4月時点）



NPC 守山駅東口駐車場（R6.4.8 時点）

【収容台数】

- ・ 241 台

【稼働率】

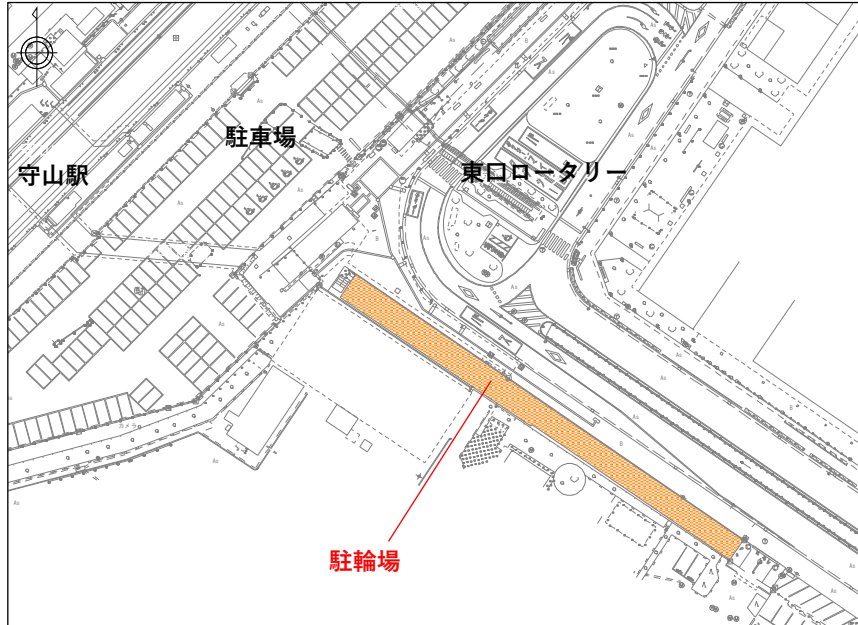
- ・ 71 台/241 台 29%（7 時台）
- ・ 192 台/241 台 80%（13 時台）
- ・ 110 台/241 台 46%（19 時台）

C. 駐輪場

(1) 駐輪場の現況・課題

- ・現在、4車線道路沿いに市営の駐輪場（守山駅前東口自転車駐車場）がある。
- ・平成9年に整備された施設であり、整備後25年以上が経過し、老朽化が進んでいる。
- ・有人管理による駐輪場であり、管理人を配置した施設運営を行っている。
- ・通勤通学による利用が多く、利用率は非常に高い。

■駐輪場の現況図



(2) 駐輪場の整備方針

現在の駐輪場については、整備後に相当な年数が経過しており、老朽化が進んでいるものの、施設利用者も多く、高い利用率であり、将来的にも必要となる施設である。

デジタルテクノロジーの活用等により、効率的な運営・管理の在り方を検討するとともに、すべての人が使いやすい駐輪場を整備します。

a) 最適な必要台数が確保された駐輪場

- ・既存の市営駐輪場は老朽化が進んでいるため、修繕や建替などを行うなか、地域の特性や需要を踏まえて、最適な必要台数が確保された駐輪場を整備します。

b) デジタルテクノロジーの活用等による運営・管理の効率化

- ・駐輪場に機械式の自動精算機の導入を図るなど、効率的な駐輪場の運営や管理ができる駐輪場システムの整備を行います。

c) 自転車利用者・サイクリストのサポート機能の導入

- ・日常で自転車を利用する人や、“ビワイチ”を走るサイクリストへのサポート機能として、空気入れポンプ、スポーツ対応自転車のスタンド、鉄道で自転車を運んで来た人のための自転車組立場の導入など、自転車利用者の利便性向上を図る。

(3) 駐輪場の計画台数の設定

≪駐輪場の計画台数設定の考え方≫

- ① 現在の守山駅前東口自転車駐車場の利用者の状況 ※平成31年～令和4年でのピークとする
⇒709台/収容台数：722台（稼働率：98%）

- ② 将来の東口駐輪場の必要台数（推計）
⇒将来人口（伸び率）を踏まえた駐輪場の計画台数
716台 ※709台×1.01（将来人口の伸び率）

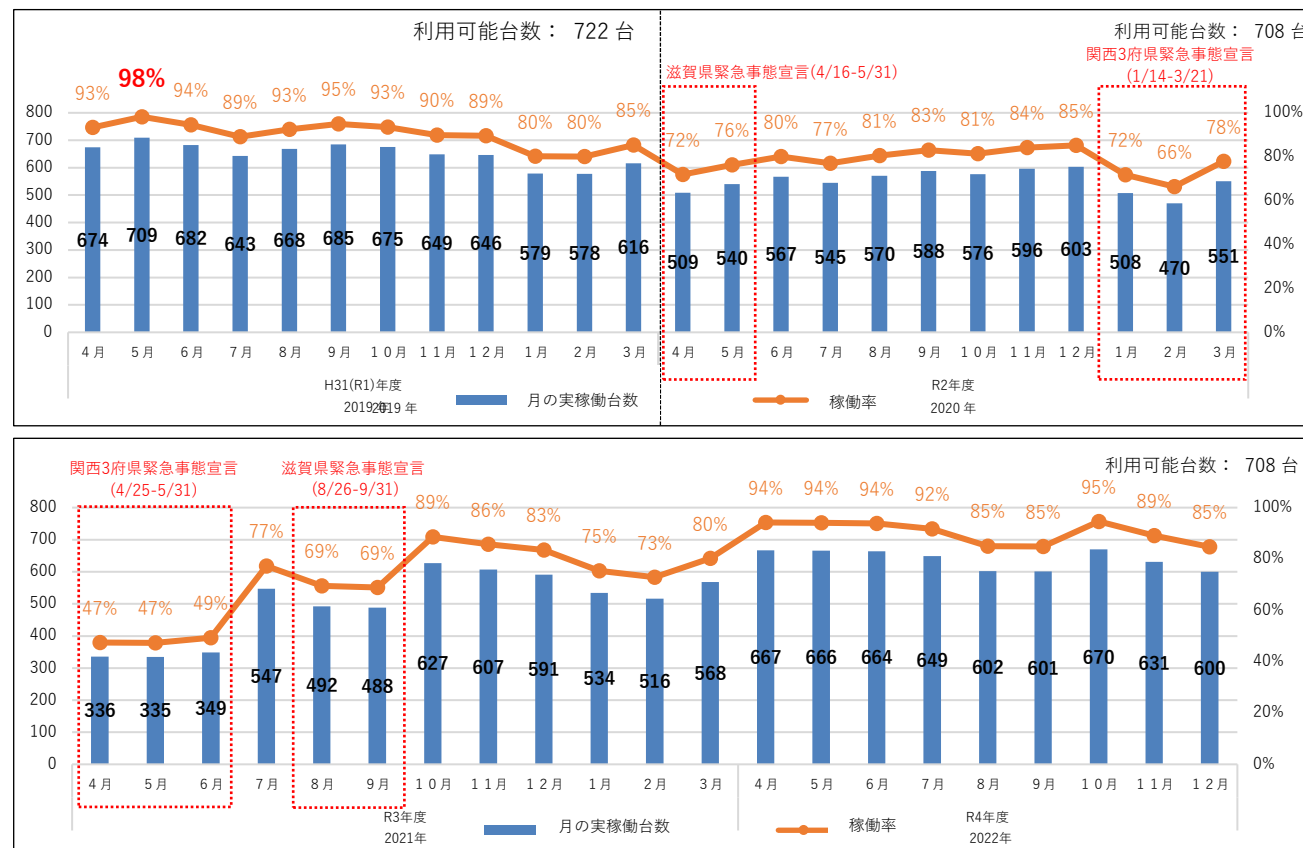
以上を踏まえて、東口に新たに整備する駐輪場の必要台数は、約720台とする。

⇒ 現状と同程度とする。

※ 留意する点

- ・本計画で検討する駐輪場は、交通結節機能を担うための施設であり、複合商業施設や誘致企業等の施設利用者のための駐輪場は含めていない。
- ・駐輪場の計画台数の設定については、駐車場の計画台数の設定と同様に実施段階において、徒歩・自転車の利用促進施策の実施と合わせて、駐輪場台数を増やすことも検討する。

■駐輪場の利用状況 ※平成31年（令和元年）4月～令和4年12月まで



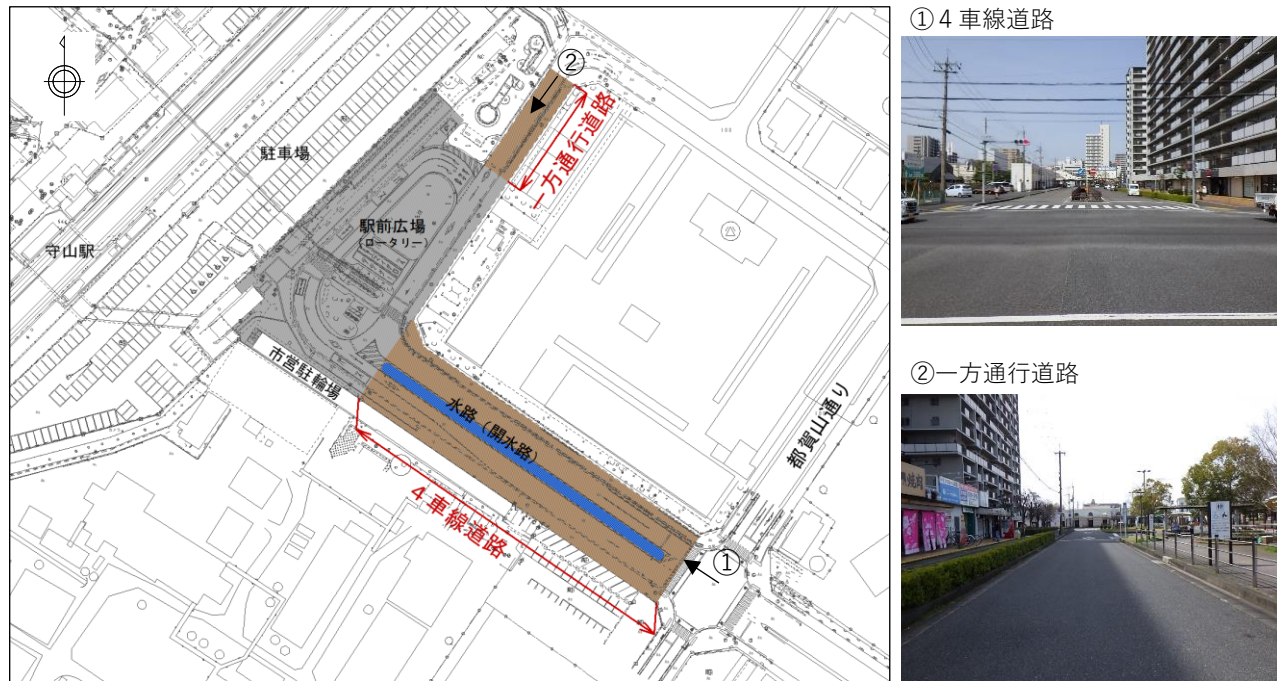
D. 周辺道路

(1) 周辺道路の現況及び交通量

① 周辺道路の現況

- ・ロータリーの東側には、4車線道路（両側2車線）があり、4車線道路の中心には水路が通っている。
- ・ロータリーの東側には、一方通行道路がある。
- ・朝夕の通勤・通学時は4車線道路上に自家用車、企業バスの駐停車があるものの、1日を通し交通量が多いわけではない。

■周辺道路の状況



② 周辺道路の交通量（自動車、バス、タクシー）＊守山駅東口交差点の過年度の交通量調査結果（令和4年6月時点）

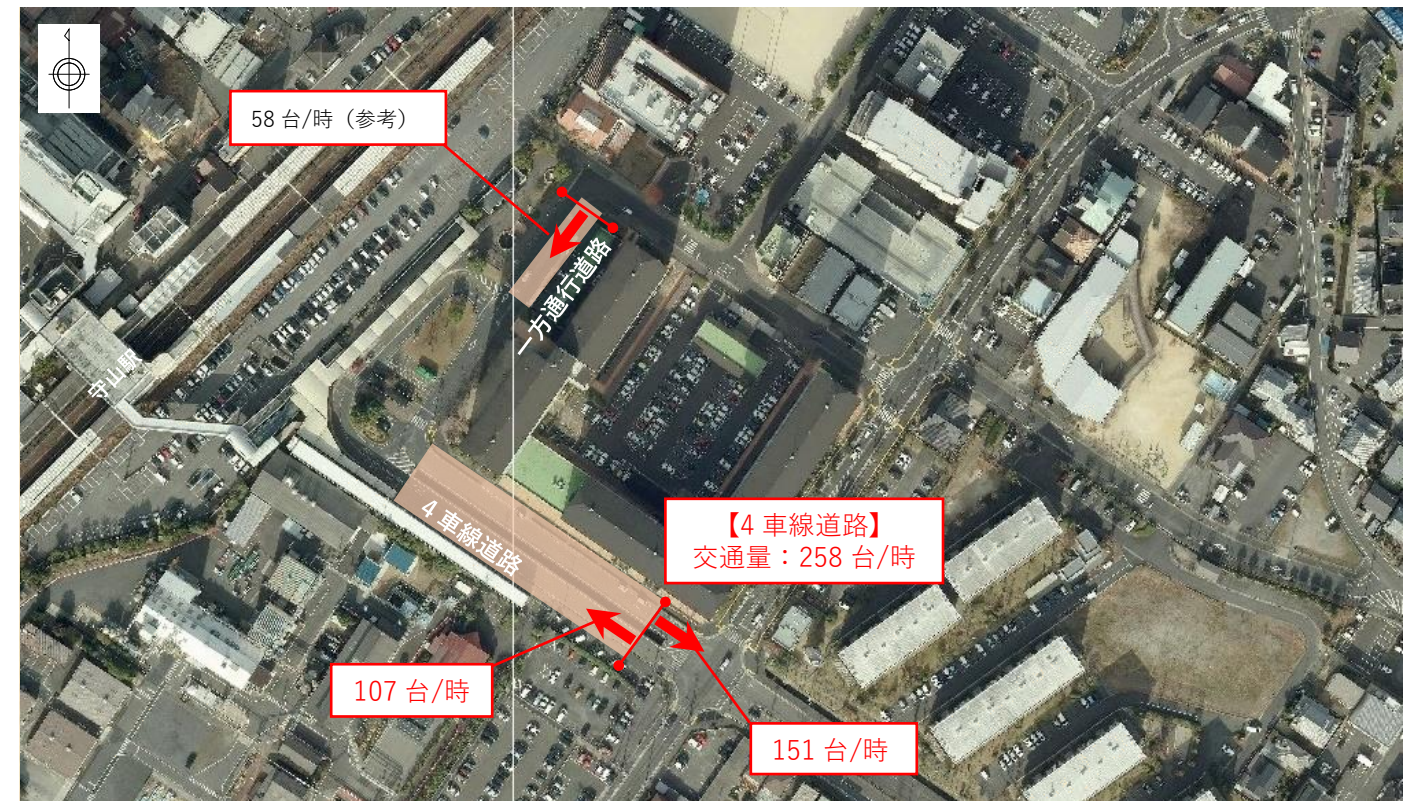
- ・4車線道路のピーク時（7:00～8:00）の交通量は258台/時であり、これを踏まえて4車線道路の1日当たりの交通量は3,800～3,900台程度＊と想定される。

※258台/時（ピーク時の交通量）÷8.7%（主要地方道守山栗東線の昼間12時間ピーク率）×1.31（主要地方道守山栗東線の昼夜率）

- ・上記の交通量から、4車線道路は第4種第3級の道路（道路構造令に基づく道路区分）であり、車線数は2車線で充足する。
- ・一方通行道路のピーク時の交通量は、58台/時であり、1日当たりの交通量は800～900台程度と想定される。

※58台/時（ピーク時の交通量）÷8.7%（主要地方道守山栗東線の昼間12時間ピーク率）×1.31（主要地方道守山栗東線の昼夜率）

■周辺道路の交通量（ピーク時：7:00～8:00 1h）



出典：守山駅東口あり方検討調査業務 報告書（令和4年10月）

■車線数の基準（道路構造令 抜粋）

第5条2 道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量をいう。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変則車線を除く。）の数は2とする。

区 分		設計基準交通量 (単位1日につき台)
第4種	第1級	12,000
	第2級	10,000
	第3級	9,000

交差点の多い第4種道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。

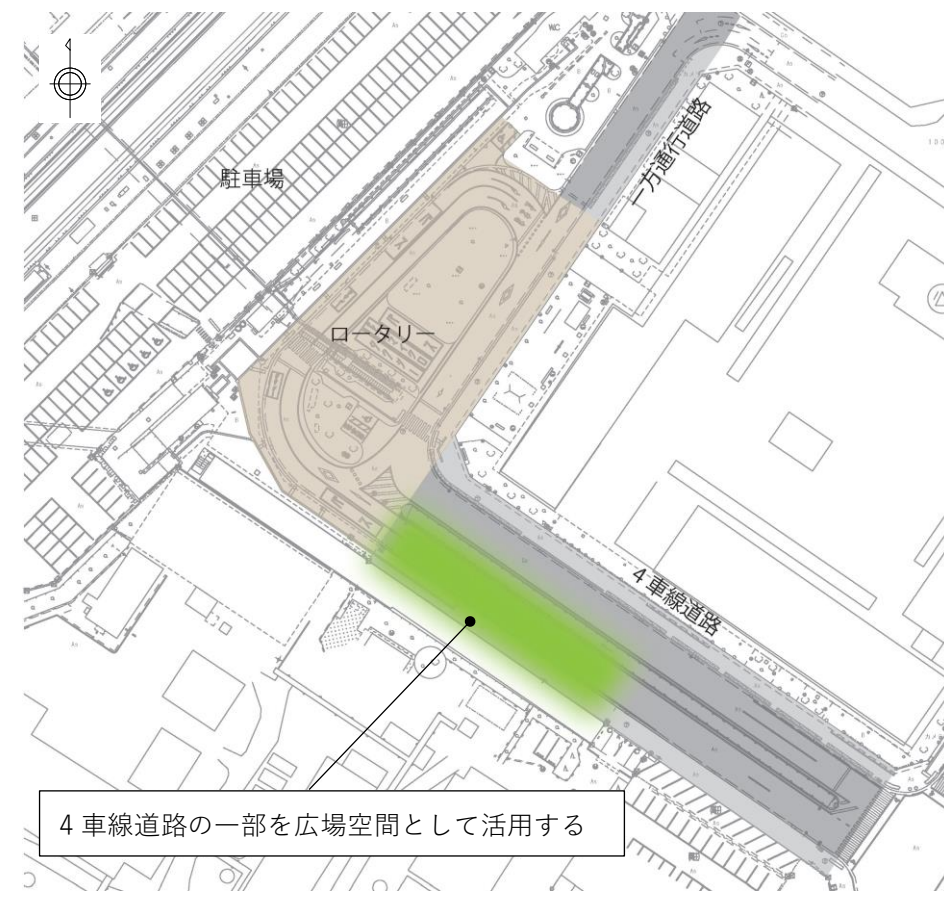
(2) 周辺道路の検討方針

現状や交通量を踏まえ、周辺道路を次のような空間として活用することを検討する。

- 誰もが身近に利用でき、多様な憩いやにぎわいが生まれる**広場空間としての活用**を検討する。
- ロータリー利用者の利便性向上に向けた**ロータリー機能の一部としての活用**を検討する。
- 駅利用者や東口周辺の施設利用者等の利便性向上に向けた**駐車場・駐輪場としての活用**を検討する。
- 徒歩や自転車で駅を訪れる人たちが安全で快適に通行できる**歩行空間としての活用**を検討する。

(3) 周辺道路の活用イメージ

① 広場空間としての活用イメージ



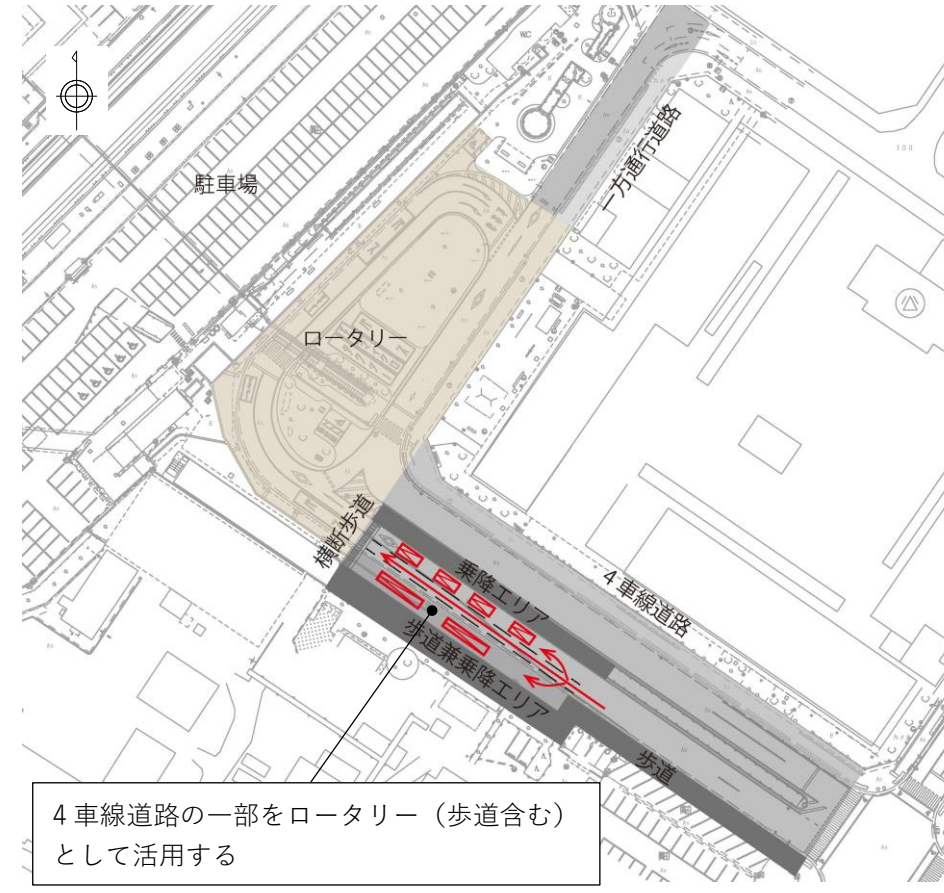
駐車場
ロータリー
一方通行道路
4車線道路

4車線道路の一部を広場空間として活用する

≪活用イメージ(写真)≫



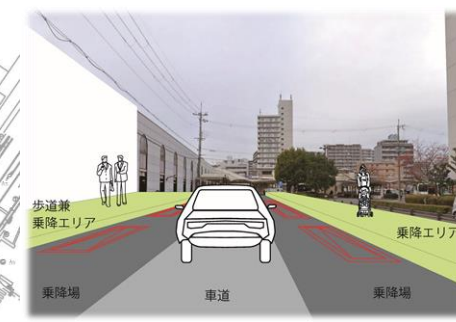
② ロータリー機能と一部としての活用イメージ



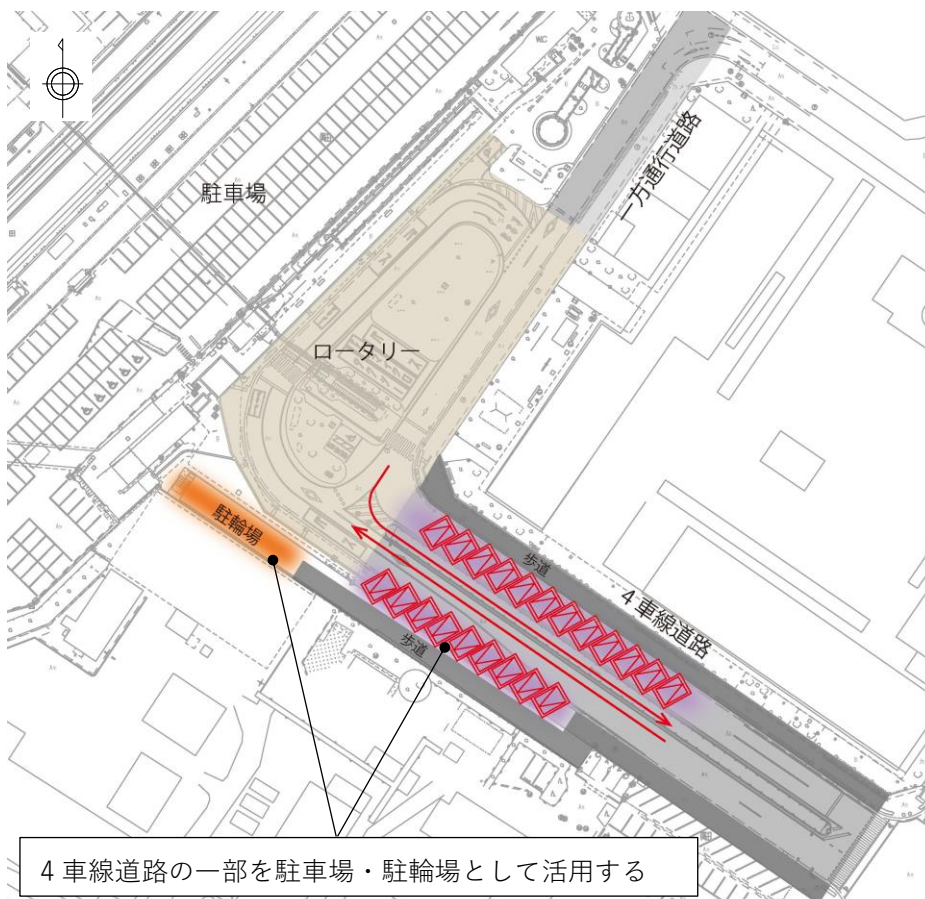
駐車場
ロータリー
一方通行道路
4車線道路
歩道
乗降エリア
歩道乗降エリア

4車線道路の一部をロータリー(歩道含む)として活用する

≪活用イメージ(写真)≫



③ 駐車場・駐輪場としての活用イメージ



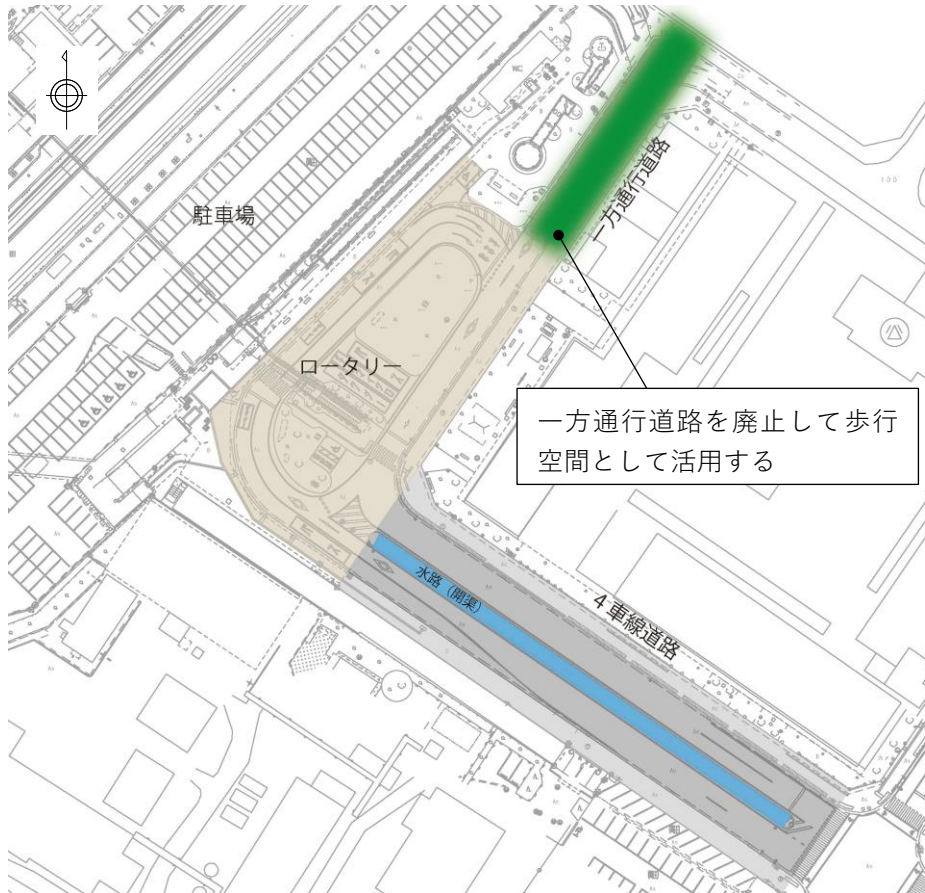
駐車場
ロータリー
一方通行道路
4車線道路
歩道

4車線道路の一部を駐車場・駐輪場として活用する

≪活用イメージ(写真)≫



④ 歩行空間としての活用イメージ

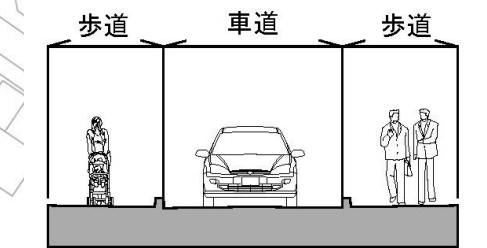


駐車場
ロータリー
一方通行道路
4車線道路
水路(開渠)
歩道

一方通行道路を廃止して歩行空間として活用する

≪活用イメージ(断面図)≫

●一方通行路道路



歩道 車道 歩道

●歩行者専用道路



歩道